

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

TATIANE RUPEL

SISTEMAS POLÍTICOS E LEGAIS NAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS

CURITIBA

2017

TATIANE RUPEL

SISTEMAS POLÍTICOS E LEGAIS NAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Artigo apresentado como requisito à obtenção de grau de especialista em Inteligência de Negócios no curso de MBA Inteligência de Negócios, do Centro de Pesquisa e Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Abib

CURITIBA

2017

RESUMO

O presente artigo apresenta os desafios dos sistemas políticos e legais no comércio exterior, especificamente na área de importação. Além disso, demonstra como a intervenção governamental impõem barreiras não tarifárias e quais são os resultados de competitividade do comércio exterior brasileiro. O Ministério da Indústria e Comércio Exterior e Serviços identificou que o processo aduaneiro apresenta gargalos relacionados à burocracia e após o Acordo de Facilitação de Comércio celebrado na Organização Mundial do Comércio em 2013 o Brasil está implementando o Portal Único, que é uma das iniciativas do governo para facilitar o comércio exterior e seu objetivo é a integração dos órgãos intervenientes e o redesenho dos processos em uma abordagem de janela única. O artigo aborda o tempo médio para deferimento das licenças de importação do órgão anuente ANVISA nos recintos alfandegados de Congonhas, Guarulhos, Santos, Viracopos e os custos relacionados à lentidão na operação. O deferimento das licenças de importação possui prazo de análise de até sessenta dias e o recinto alfandegado de Congonhas foi onde apresentou maior lentidão no período de análise de um ano, entre maio de 2016 a maio 2017.

Palavras-chave: Importação. Intervenção governamental. Competitividade.

ABSTRACT

This article presents the challenge of political and legal systems in the foreign trade, specifically in the import area. Moreover, it demonstrates how the government intervention imposes non-tariff barriers and what are the results of competition on the Brazilian foreign trade. Industry, Foreign Trade and Service Ministry identified that the Customs process presents bottlenecks related to the bureaucracy; after the Commerce Facilitation Agreement signed at the World Trade Organization (OMC) in 2013, Brazil has been implementing the Unique Portal, which is one of the government initiatives to facilitate the foreign trade, and its objective is the integration of the intervener organizations and the redesign of processes in a unique window approach. The article approaches the average time for import license's approval by the consent organization ANVISA at the customs facilities in Congonhas, Guarulhos, Santos, Viracopos and the costs related to the operation slowness. The approval of import licenses has an analysis deadline of up to sixty days, and Congonhas customs facility was the slowest in the analysis period in a year, between May 2016 and May 2017.

Key Words: Import. Government Intervention. Competition.

SUMÁRIO

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INTRODUÇÃO | 6 |
| 2 | REVISÃO DE LITERATURA..... | 8 |
| 2.1 | RISCO PAÍS | 8 |
| 2.1.1 | Risco comercial | 9 |
| 2.1.2 | Risco Intercultural | 10 |
| 2.1.3 | Risco monetário..... | 10 |
| 2.2 | A INTERVENÇÃO GOVERNAMENTAL | 11 |
| 2.2.1 | Proteção à indústria nacional | 12 |
| 2.2.2 | Proteção à indústria nascente | 12 |
| 2.2.3 | Segurança Nacional | 13 |
| 3 | COMPETIVIDADE NO COMÉRCIO EXTERIOR..... | 14 |
| 4 | PORTAL ÚNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR | 15 |
| 5 | ÓRGÃOS ANUENTES NA IMPORTAÇÃO | 16 |
| 5.1 | AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA (ANEEL)..... | 17 |
| 5.2 | AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA (ANVISA) | 17 |
| 5.3 | AGÊNCIA NACIONAL DO CINEMA (ANCINE) | 17 |
| 5.4 | COMANDO DO EXÉRCITO (COMEXE) | 17 |
| 5.5 | DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR (DECEX)..... | 17 |
| 5.6 | DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL (DPF)..... | 18 |
| 5.7 | DEPARTAMENTO NACIONAL DE PRODUÇÃO MINERAL (DNPM) | 18 |
| 5.8 | INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA) | 18 |
| 5.9 | AGÊNCIA DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP)..... | 19 |
| 5.10 | CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO (CNPQ) | 19 |
| 5.11 | EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS (EBC)..... | 19 |
| 5.12 | INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL (INMETRO) | 19 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 5.13 | MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTATECIMENTO (MAPA)..... | 20 |
| 5.14 | MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA E INOVAÇÃO (MCT) | 20 |
| 5.15 | SUPERINTENDÊNCIA DA ZONA FRANCA DE MANAUS (SUFRAMA) | 20 |
| 6 | METODOLOGIA..... | 21 |
| 7 | APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS | 22 |
| 8 | CONSIDERAÇÕES FINAIS | 25 |
| | REFERÊNCIAS..... | 27 |

1 INTRODUÇÃO

Os países se especializam na produção de alguns bens, para depois comercializar com outras nações a fim de obter mercadorias nos quais não é especializado ou suficiente para atender a demanda interna.

Na realidade, porém, não existe isso que alguns chamam de comércio livre e desimpedido. (CAVUSGIL, 2010, p. 154).

Os sistemas políticos e legais impõem barreiras no comércio internacional ou desestimulam as trocas comerciais. Uma das principais justificativas da intervenção governamental é proteger as indústrias da concorrência estrangeira, de modo que são estabelecidas práticas protecionistas, tais como tarifas, barreiras não tarifárias¹ e regras administrativas burocráticas destinadas a desestimular as importações.

De acordo com Sauvart (2007, p. 108):

Além das instabilidades políticas e regulatórias que caracterizam certos países, há também os riscos de natureza econômico-financeira que podem causar prejuízos às operações internacionais das empresas. Entre estes, destacam-se as variações na taxa de câmbio e nos preços administrados de alguns insumos.

Esse cenário gera desafios à estratégia e ao desempenho corporativo.

A intervenção governamental provoca lentidão nas operações de comércio exterior, pois é administrado por um sistema burocrático com regulamentações de vários setores.

As Nações Unidas estimam que as intervenções governamentais custem aos países em desenvolvimento mais de U\$ 100 bilhões por ano em oportunidades perdidas de comércio com as economias desenvolvidas. (CAVUSGIL, 2010, p. 157)

Em um estudo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico realizado em parceria com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) relata que reformas relacionadas à burocracia do comércio exterior no Brasil podem reduzir em até 14,5% os custos dos operadores brasileiros. (Agostinho da Silva, 2017)

¹ As barreiras comerciais podem ser classificadas em tarifárias e não tarifárias. As primeiras incidem diretamente sobre o preço do produto, por exemplo, imposto de importação e sobretaxas. As segundas restringem a entrada desses produtos por meio da adoção de um preço mínimo de entrada do produto no país ou ainda de uma exigência sanitária específica. Alguns países, por exemplo, adotam medidas antidumping que também são um tipo específico de barreira não tarifária. (ULTAMAR DA SILVA, 2008, p. 161)

Em 2013, os membros da Organização Mundial do Comércio (OMC) celebraram o Acordo de Facilitação de Comércio que prevê que os membros da OMC criem um sistema entre governo e operadores de comércio exterior no formato de “Guichê Único”, no qual o Brasil está implantando o Portal Único de Comércio Exterior, que tem como objetivo desburocratizar as operações reformulando os processos de importação, exportação, trânsito aduaneiro e licenciamento, com isso o Brasil conseguirá reduzir custos e tempos aumentando a competitividade no comércio internacional.

Diante disso, o empresário precisa analisar o risco país para iniciar suas operações e planejar ações estratégicas para maximizar seu capital.

O propósito desse artigo é apresentar quais são os riscos país e como a intervenção governamental atua nas importações.

O artigo apresenta uma pesquisa quantitativa sobre o tempo médio para liberação das licenças pós-embarque de importação de um dos principais órgãos anuentes, a Agência Nacional de Segurança Sanitária (ANVISA) e os custos relacionados à lentidão dos principais recintos alfandegados: Congonhas, Guarulhos, Santos e Viracopos.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 RISCO PAÍS

Está relacionado com a possibilidade de uma intervenção governamental.

Refere-se aos efeitos potencialmente adversos às operações e à lucratividade de uma empresa causada por desdobramentos no ambiente político, jurídico e econômico de um país estrangeiro. (CAVUSGIL, 2010, p.09)

Os governos restringem acesso impondo procedimentos burocráticos sobre transações comerciais, estabelecendo leis e regulamentações que afetam as operações comerciais.

De acordo com Thorstensen et al. (2015, p.4):

Comparado com as médias dos países desenvolvidos e vários em desenvolvimento, o Brasil ainda é um país fechado para o comércio internacional. Para efeitos de comparação, a média das tarifas aplicadas pelo Brasil é superior às médias dos demais países do BRICS, à exceção da Índia, que apresenta uma média ligeiramente superior, de 13,7%. O paralelo singulariza-se quando considerada apenas a média para produtos não agrícolas. Enquanto o Brasil aplica uma média de 14,1%, a média da China é de 8,7%, a da Índia é de 10,4%, a da Rússia é de 7,6% e a da África do Sul, de 9,4%.

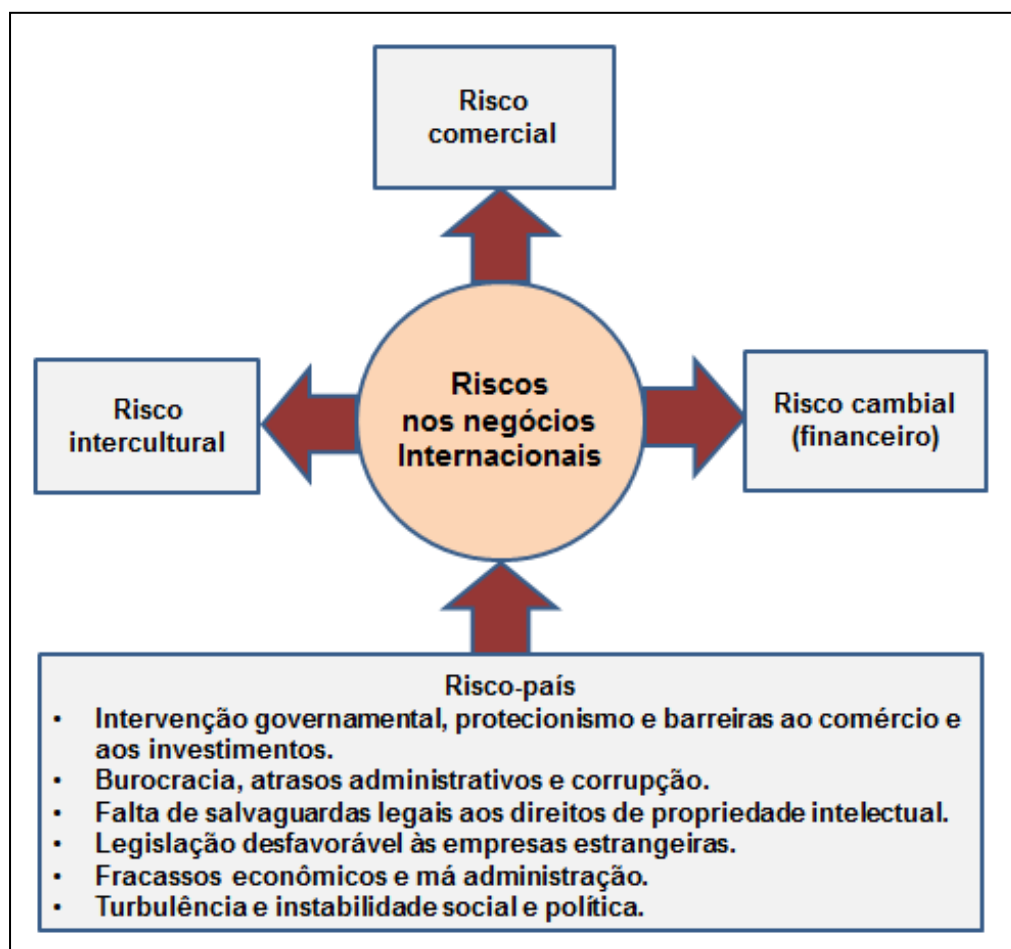
Renato Agostinho da Silva, diretor geral do Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX, 2017) apresentou como os principais gargalos relacionados à burocracia:

- Excesso de complexidade dos documentos de exportação;
- Tempo para a fiscalização, despacho e liberação de mercadorias;
- Exigências de documentos originais ou com diversas assinaturas;
- Procedimentos de desembaraço complexos;
- Falta de padronização de procedimentos nos diversos órgãos anuentes;
- Falta de sincronismo entre órgãos anuentes e aduana;
- Complexidade dos sistemas.

Após isso, observa-se que o Brasil tem um grande desafio para desburocratizar e facilitar as operações de comércio exterior para se tornar mais competitivo e ágil nas operações.

Abaixo contém o quadro com os principais riscos nos negócios internacionais e as justificativas de acordo com o autor:

QUADRO 1 - INTERVENÇÃO GOVERNAMENTAL COMO UM COMPONENTE DO RISCO PAÍS



Fonte: CAVUSGIL (2010)

2.1.1 Risco comercial

Parceiro fraco, problemas operacionais, momentos de entrada, intensidade competitiva, estratégia mal implementada.

Os responsáveis pela gestão podem errar nas escolhas em áreas como seleção de parceiros de negócios, o momento mais oportuno de entrada em um mercado, precificação, criação das especificações de um produto e campanhas promocionais. Isso pode ser mais oneroso no mercado externo devido à regulamentação que protege as empresas locais.

Por exemplo, a Nestlé deve alterar a embalagem e os ingredientes de seus cereais para o café da manhã vendidos no exterior.

2.1.2 Risco Intercultural

Diferenças culturais, estilos de negociação, estilos do processo decisório, práticas éticas.

O risco intercultural refere-se a uma situação ou evento em que a má interpretação cultural coloca em jogo alguns valores humanos. A competência intercultural é essencial em muitas atividades gerenciais, tais como:

- Desenvolvimento de produtos e serviços;
- Comunicação e interação com parceiros comerciais estrangeiros;
- Prospecção e seleção de distribuidores e outros parceiros estrangeiros;
- Negociação e estruturação dos investimentos internacionais;
- Interação com clientes atuais e potenciais do exterior;
- Preparação para participação em feiras de negócios no exterior;
- Preparação de material publicitário e promocional;

Os costumes diferem em várias regiões no mundo, por exemplo:

Levou cinco anos para a Volkswagen negociar a abertura de uma fábrica de automóveis na China, uma sociedade fortemente orientada aos relacionamentos. A China, *guanxi* (literalmente 'conexões') está profundamente arraigada na antiga filosofia confuciana que valoriza a hierarquia social e as obrigações recíprocas. (CAVUSGIL, 2010, p.110).

2.1.3 Risco monetário

Exposição monetária, avaliação de ativos, tributação estrangeira, preço inflacionário e de transferência.

O risco cambial refere-se ao risco de flutuações adversas nas taxas de câmbio. Quando as moedas passam por acentuada flutuação, contudo, o valor dos ativos, lucros e renda operacional de uma empresa pode sofrer redução. Quando o valor da moeda em que as importações foram denominadas aumenta sobremaneira, o custo de peças ou componentes importados utilizados em produtos acabados manufaturados pode elevar-se muito.

Empresas como a Markel Corporation fazem contratos de câmbio futuro com os bancos, a fim de limitar a exposição às taxas cambiais. Um contrato de câmbio

futuro é um acordo para comprar ou vender moeda com uma taxa de câmbio combinada para ser entregue em uma data futura específica. (CAVUSGIL, 2010, p. 452)

Qualquer um dos quatro riscos acima pode inviabilizar um projeto ou até mesmo a abertura de uma empresa, por isso é essencial à análise de todos os itens para aumentar a segurança dos investidores.

A empresa deve administrá-los para evitar prejuízo financeiro ou falhas de produto. (CAVUSGIL, 2010, p.9)

2.2 A INTERVENÇÃO GOVERNAMENTAL

Os governos intervêm no comércio motivado por objetivos políticos, social e econômico. São impostas barreiras defensivas para proteger setores econômicos, trabalhadores e grupos de interesse especiais, além de promover a segurança nacional e a geração de receita tributária.

O imposto de importação é um dos mais antigos do mundo, e sua função primordial, desde os primórdios de sua criação, é extrafiscal. (TRINDADE et.al, 2008, p.138)

A intervenção pode garantir segurança e bem estar à população, impondo barreiras tarifas e não tarifárias.

De acordo com Cavusgil (2010, p.155):

As políticas protecionistas também levam à inflação de preço. Quando as tarifas restringem o suprimento de um produto em particular, seu preço doméstico tende a subir. As tarifas também podem reduzir as opções disponíveis aos consumidores, ao restringir a variedade de bens importados colocada à venda.

O Grupo de Indústria e Competividade da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Thorstensen, et. al. (2015, p.29) descrevem:

O nível médio da proteção efetiva para a economia brasileira tem se mantido estável nos últimos 15 anos, em torno de 25%. Após a Reforma Tarifária de 1991, a redução da tarifa efetiva foi significativa, tendo de passar de 45%, em 1990, para 23%, em 1995.

As tarifas impostas pelas barreiras tarifárias têm um limite máximo estabelecido pelo MERCOSUL e pela Organização Mundial do Comércio (OMC), elas têm como objetivo proteger o mercado interno de produtos com baixo custo.

Segue as justificativas para a intervenção governamental.

2.2.1 Proteção à indústria nacional

As empresas das economias avançadas não conseguem competir com os países em desenvolvimento que empregam mão de obra de baixo custo.

Segundo CAVUSGIL (2010, p.156):

Os ativistas costumam reivindicar barreiras comerciais para restringir a importação de mercadorias de baixo valor, temendo que os fabricantes das economias avançadas percam vendas, reduzam salários e cortem empregos no país de origem.

Os críticos contra argumentam que o protecionismo conflita com a teoria da vantagem comparativa, segundo a qual as nações devem realizar mais comércio internacional. Bloquear as importações reduz a disponibilidade de produtos e aumenta o custo de itens vendidos no mercado doméstico e as indústrias não conseguem acesso a toda matéria prima de que necessitam e a proteção pode desencadear numa retaliação, pela qual os governos estrangeiros impõem suas próprias barreiras comerciais, podendo reduzir as perspectivas de vendas aos exportadores.

2.2.2 Proteção à indústria nascente

De modo geral, as empresas são inexperientes e não detêm expertise, parque tecnológico e tecnologias modernas. Os governos impõem barreiras comerciais temporárias às importações para garantir que as empresas nacionais conquistem uma participação no mercado interno e quando tiverem mais desenvolvidas conseguirem competir com o mercado internacional.

Quando é estabelecida uma proteção é difícil de ser removida, empresários e trabalhadores tendem a fazer lobby para preservar os incentivos governamentais por tempo indeterminado, o setor econômico pode permanecer ineficiente após anos de apoio governamental, enquanto isso, a população acaba pagando impostos e preços mais elevados pelos bens fabricados pela indústria protegida.

No artigo XVIII do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT, 1994) prevê:

18.1: Ajuda do estado em favor do desenvolvimento econômico:

As partes contratantes reconhecem que a realização dos objetivos do presente Acordo será facilitada pelo desenvolvimento progressivo de suas economias, em particular nos casos das Partes Contratantes cuja economia não asseguram à população senão um baixo nível de vida e que está nos primeiros estágios de seu desenvolvimento.

Conforme fixa o acordo, a proteção é temporária, limitada ao tempo para que a indústria possa sair dos primeiros estágios de desenvolvimento. Foi desse modo, que possibilitou ao Japão tornar-se extremamente competitivo na indústria automobilística no início de seu desenvolvimento.

2.2.3 Segurança Nacional

Os governos impõem restrições comerciais a produtos considerados essenciais à defesa e à segurança nacional, tais como tecnologia militar e computadores. As barreiras contribuem para manter a capacidade produtiva doméstica no país, no qual impõem controles de exportação, medidas adotadas a administrar ou impedir a exportação de certos produtos ou o comércio com determinados países.

Abaixo contém os principais tipos de intervenção:

TABELA 1 – TIPOS DE INTERVENÇÃO GOVERNAMENTAL E SEUS EFEITOS

| Tipos de Intervenção | Definição | Efeito prático sobre consumidores, empresas ou governos |
|---|---|--|
| Tarifa | Taxa sobre produtos importados. | Aumenta custos para o importador, o exportador e, geralmente, o comprador do produto. Desestimula as importações. Gera renda para o governo. |
| Cota | Restrição quantitativa às importações de um produto por determinado período. | Beneficia os primeiros importadores, concedendo-lhes poder de monopólio e condições de cobrar preços mais altos. Prejudica os importadores posteriores, que podem não obter os produtos desejados. Geralmente, resulta em preços mais elevados ao consumidor. |
| Exigências de conteúdo local | Exigências de que um fabricante inclua uma porcentagem mínima de valor agregado proveniente de fontes locais. | Desestimula as importações de matérias primas, peças, componentes e suprimentos, reduzindo dessa maneira as fontes de abastecimento disponíveis aos fabricantes. Pode resultar em custos mais altos e menor qualidade de produto para importadores e consumidores. |
| Regulamentações e padrões técnicos | Segurança, saúde ou regulamentações técnicas; exigências de etiquetagem. | Pode atrasar ou bloquear a entrada de produtos importados e reduzir a quantidade de bens disponíveis, resultando em aumento de custos para importadores e consumidores. |

| | | |
|---|--|---|
| Procedimentos administrativos e burocráticos | Procedimentos ou exigências complexas impostas a importadores ou investidores estrangeiros, que afetam suas atividades de comércio ou investimentos. | Retarda a importação de bens ou serviços. Prejudica ou atrasa as atividades de investimento das empresas. |
|---|--|---|

Fonte: Adaptado de CAVUSGIL, 2010, p.158.

As intervenções governamentais são efeitos do ambiente político e legal, que demonstra o reflexo da economia do país. Quanto mais um país tiver suas fronteiras abertas para os negócios haverá mais competitividade entre as empresas.

3 COMPETIVIDADE NO COMÉRCIO EXTERIOR

As ineficiências dos processos de exportação e importação geram imprevisibilidades, aumentam o tempo e consequentemente aumentam os custos. Estudos mostram que cada dia de carga parada pode representar o aumento de 1% no custo da mercadoria, conforme indicadores internacionais de grande impacto, como o *Doing Business*, refletem essa realidade brasileira.

No Relatório sobre Índice de competitividade mundial da Fundação Dom Cabral e IMD em 2014 o Brasil ficou na posição 54º lugar em competitividade em um ranking composto por 60 países. O primeiro ponto é a relação entre comércio internacional e barreiras à integração de cadeias referem-se à infraestrutura logística, de acordo com o Banco Mundial o Brasil ocupa a posição número 65, num total de 160, em ordenamento feito a respeito de logística. O pior desempenho do País recai sobre a eficiência de gerenciamento alfandegário, ficando no 94º lugar.

Em um estudo realizado pela FIESP (2013) verificou-se que a defasagem da infraestrutura logística brasileira é, em média, cerca de 70% em relação às melhores práticas internacionais, para o ano de 2010.

Tabela 2 - Indicadores de Competividade

| Indicador | Brasil | Benchmark internacional |
|---|----------|-------------------------|
| Rodovias Pavimentadas | 19% | 100% |
| Frete Rodoviário (US\$/1000.ton.Km) | 51,75 | 14 |
| Tempo de desembaraço aduaneiro em aeroportos | 2,6 dias | 5,4 horas |

(Thorstensen et. al., 2015, p. 19)

A infraestrutura brasileira e o tempo de desembaraço das cargas refletem o alto custo do gerenciamento da cadeia de suprimentos.

O Ministro, Marcos Pereira, do MDIC participou da mesa redonda “Comércio e Abertura” promovida pelo Fórum de Investimentos Brasil 2017, ele disse que as reformas estruturais e a responsabilidade fiscal e monetária são prioridades inegociáveis para o governo. Afirmou que a centralidade da política de comércio exterior reveste-se de senso de urgência. Por fim, o ministro citou uma série de iniciativas, tais como a inserção do Brasil na rede de acordos de comércio em andamento e a implantação do Portal Único de Comércio Exterior.

4 PORTAL ÚNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR

O Portal Único está fundado no conceito de *single window* (janela única), presente no Acordo sobre Facilitação de Comércio. Segundo o MDIC, o Portal deve servir como uma única interface entre governo e operadores do comércio para importar e exportar. As informações exigidas pelos órgãos devem ser apresentadas uma única vez e reaproveitadas, eliminando-se repetições, também inclui o uso de documentos digitalizados e eletrônicos, eliminando o uso de papéis.

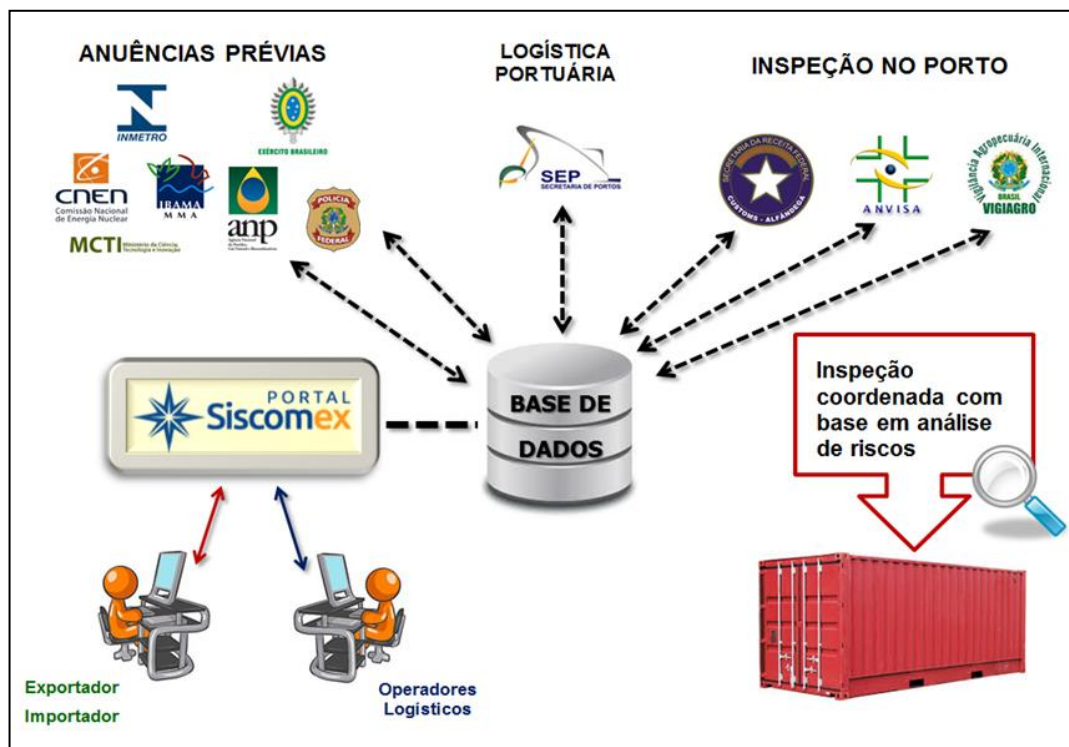
É um importante investimento em infraestrutura software, convergente com aqueles relativos à infraestrutura física, como portos e rodovias.

Em comparação com a média dos países da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o MDIC espera resultados de 40% de redução dos prazos médios das operações:

Exportação: 13 dias para 8 dias;

Importação: 17 dias para 10 dias.

QUADRO 2 – CENÁRIO COM PORTAL ÚNICO



Fonte: MDIC (2017)

Com o Portal Único de Comércio a operação terá uma base de dados que ficará concentrada no Portal Siscomex, todos os órgãos intervenientes estarão trabalhando em conjunto para facilitar a liberação alfandegária e a inspeção será coordenada com base em análise de riscos, conforme o quadro acima.

Nas operações de importação uma das etapas é o tratamento administrativo, conforme a classificação do produto, Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), é determinado se o produto tem anuência prévia ou pós embarque dos órgãos anuentes.

5 ÓRGÃOS ANUENTES NA IMPORTAÇÃO

O controle administrativo das importações é realizado por meio da Licença de Importação (LI), que significa autorização para importar. O licenciamento do produto ou operação em regra deve ser solicitado antes do embarque da mercadoria no exterior, existem algumas exceções em que pode ser realizado após o embarque (chamada de LI PÓS), onde o licenciamento não automático deve ocorrer antes do despacho aduaneiro.

Há 15 órgãos intervenientes que são anuentes no licenciamento de importação, destaca-se que não são todos os produtos da pauta brasileira que são regulamentados pela Licença de Importação.

A seguir serão apresentados os órgãos anuentes na importação.

5.1 AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA (ANEEL)

É uma agência reguladora, vinculada ao Ministério das Minas e Energia, com sede no Distrito Federal, com a finalidade de regular e fiscalizar a produção, transmissão e comercialização de energia elétrica, em conformidade com as políticas e diretrizes do Governo Federal. Atua no comércio exterior controlando as operações de importação e exportação de energia elétrica no Sistema Isolado e no Sistema Interligado Nacional.

5.2 AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA (ANVISA)

É o órgão responsável pelo controle sanitário de produtos e serviços, inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias a eles relacionados e atua nas questões internacionais afetas à vigilância sanitária.

5.3 AGÊNCIA NACIONAL DO CINEMA (ANCINE)

É uma agência reguladora que tem como atribuições o fomento, a regulação e a fiscalização do mercado do cinema e do audiovisual no Brasil. É uma autarquia especial, vinculada desde 2003 ao Ministério da Cultura, com sede e foro no Distrito Federal e Escritório Central no Rio de Janeiro.

5.4 COMANDO DO EXÉRCITO (COMEXE)

O Exército Brasileiro é responsável pela fiscalização da fabricação e comércio de armamentos.

5.5 DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR (DECEX)

Compete desenvolver, executar e acompanhar políticas e programas de operacionalização do comércio exterior;

IV - analisar e deliberar sobre:

- a) licenças de importação, registros de exportação, registros de vendas, registros de operações de crédito e atos concessórios de drawback nas operações que envolvam regimes aduaneiros especiais e atípicos;
- b) drawback, nas modalidades de isenção e suspensão;
- c) bens usados; e
- d) similaridade e acordos de importação com a participação de empresas nacionais;

IX - coordenar, em conjunto com o Departamento de Competitividade no Comércio Exterior, as atividades do Ministério no âmbito do Portal Único de Comércio Exterior relativas ao planejamento, ao desenvolvimento e à implantação de seus sistemas de tecnologia da informação e procedimentos operacionais. (DECRETO Nº 8.917, DE 29 DE NOVEMBRO DE 2016)

5.6 DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL (DPF)

No Comércio Exterior atua no controle das importações e exportações de produtos químicos que possam ser destinados à elaboração ilícita de substâncias entorpecentes, psicotrópicas ou que determinem dependência física ou psíquica.

5.7 DEPARTAMENTO NACIONAL DE PRODUÇÃO MINERAL (DNPM)

No comércio exterior tem sua atuação voltada para o controle da importação de abesto/amianto e procedimentos relacionados à exportação e à importação de diamantes brutos.

5.8 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA)

Autarquia federal vinculada ao Ministério do Meio Ambiente tem como principais atribuições exercer o poder de polícia ambiental; executar ações das políticas nacionais de meio ambiente, referentes às atribuições federais, relativas ao licenciamento ambiental, ao controle da qualidade ambiental, à autorização de uso dos recursos naturais e à fiscalização, monitoramento e controle ambiental; e executar as ações supletivas de competência da União de conformidade com a

legislação ambiental vigente. O IBAMA atua como órgão anuente nas importações de substâncias e produtos de seu âmbito de controle.

5.9 AGÊNCIA DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP)

Autarquia federal, vinculada ao Ministério de Minas e Energia, é responsável pela execução da política nacional para o setor energético do petróleo, gás natural e biocombustíveis, de acordo com a Lei do Petróleo (Lei n º 9.478/1997). No uso de suas atribuições, a ANP autoriza e fiscaliza as atividades de refino, processamento, transporte, importação e exportação de petróleo e gás natural.

5.10 CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO (CNPQ)

Como órgão de fomento à pesquisa, vinculado ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), compete participar na formulação, execução, acompanhamento, avaliação e difusão da Política Nacional de Ciência e Tecnologia, sendo responsável pelo controle das importações de equipamentos e insumos para uso em atividades de pesquisa científica e tecnológica, em consonância com a legislação em vigor.

5.11 EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS (EBC)

No Comércio Exterior é o responsável pela anuência das mercadorias sujeitas ao licenciamento não automático por ele regulamentadas.

5.12 INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL (INMETRO)

No Comércio Exterior o Inmetro é o responsável pela anuência das mercadorias sujeitas ao licenciamento não automático por ele regulamentadas.

5.13 MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTATECIMENTO (MAPA)

A importação de produtos de origem animal é fiscalizada e controlada pelo Ministério da Agricultura de forma a salvaguardar a saúde animal, a saúde pública e o desenvolvimento socioeconômico nacional. No Brasil, a fiscalização e o controle são executados pelo Ministério da Agricultura, por meio do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (VIGIAGRO).

5.14 MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA E INOVAÇÃO (MCT)

Como órgão da administração direta, o MCTI tem como competências os seguintes assuntos: política nacional de pesquisa científica, tecnológica e inovação; planejamento, coordenação, supervisão e controle das atividades da ciência e tecnologia; política de desenvolvimento de informática e automação; política nacional de biossegurança; política espacial; política nuclear e controle da exportação de bens e serviços sensíveis.

5.15 SUPERINTENDÊNCIA DA ZONA FRANCA DE MANAUS (SUFRAMA)

É uma Autarquia vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior que administra a Zona Franca de Manaus - ZFM, com a responsabilidade de construir um modelo de desenvolvimento regional que utilize de forma sustentável os recursos naturais, assegurando viabilidade econômica e melhoria da qualidade de vida das populações locais.

Os órgãos anuentes têm papel fundamental no processo de importação, eles são responsáveis pelo deferimento das licenças de importação e a Receita Federal Brasileira (RFB) pelo desembaraço da mercadoria, garantindo segurança e agilidade no fluxo internacional de mercadorias.

Na exportação são doze órgãos anuentes, três a menos do que na importação, isso afirma que o controle na importação é mais burocrático comparado com a exportação.

6 METODOLOGIA

O artigo apresenta uma pesquisa quantitativa sobre o tempo para deferimento das licenças de importação, cujo órgão anuente é a Anvisa.

Os dados foram coletados no site do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de São Paulo, na opção “Demanda Anvisa”. Diariamente o Sindicato entra em contato com os postos da Anvisa para questionar as datas que os fiscais estão analisando e deferindo as licenças de importação, após isso, eles divulgam a informação no site para conhecimento de todos os usuários, tanto despachantes aduaneiros e importadores.

Foram coletados os dados secundários entre maio de 2016 a maio de 2017, período de um ano. Abaixo um exemplo de como a informação é divulgado pelo Sindicato:

Processos com DATAVISA em: 11/05/2017, distribuídos em: 31/05/2017, no Posto Portuário de Santos. Isso significa que a Anvisa estava analisando no dia 31/05/2017 os processos que foram protocolados no dia 11/05/2017, tempo de espera de 20 dias.

As informações sobre o deferimento das licenças foram coletadas diariamente e inseridas em uma planilha calculando a média mensal dos quatro recintos alfandegados: Congonhas, Guarulhos, Viracopos e Santos.

A Anvisa identificou que nos aeroportos de São Paulo houve um aumento de volume e Santos foi escolhido para análise por ser o porto que mais movimentava contêineres no Brasil, em abril de 2016 as importações responderam por 371.740 unid. (572.863 TEU) segundo dados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

Após o deferimento da licença de importação o despachante aduaneiro prossegue com o registro da Declaração de Importação (DI) para desembaraçar e nacionalizar a mercadoria.

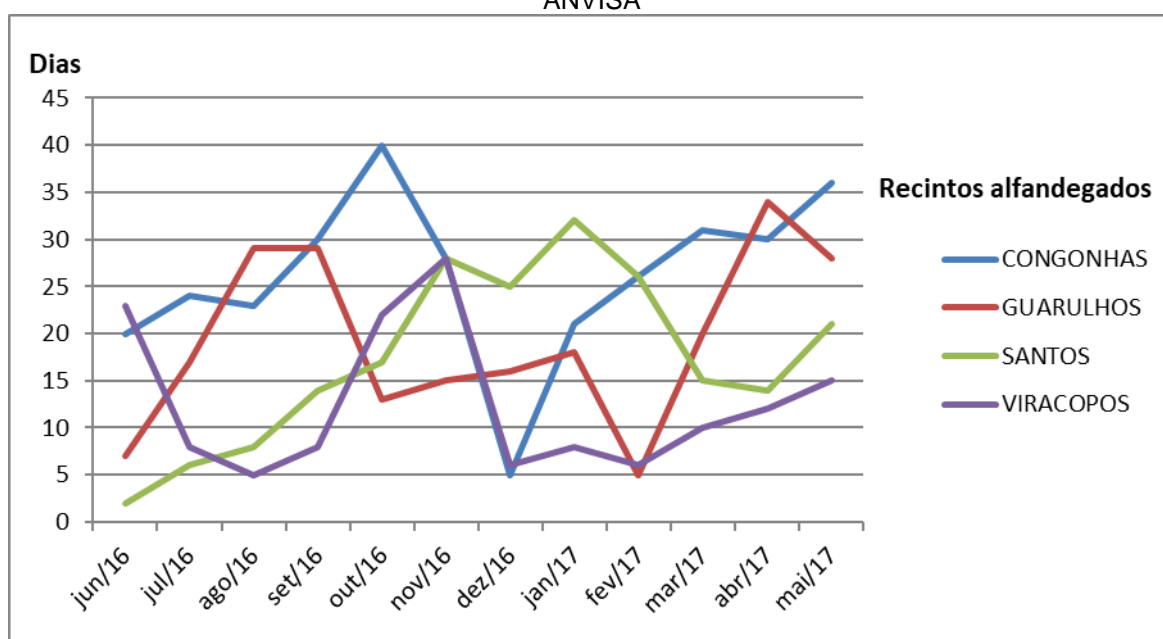
Para concluir, serão propostas ações estratégicas para direcionar as empresas nas tomadas de decisões sobre os riscos e custos nessa operação.

7 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Os produtos importados sujeitos à vigilância sanitária destinada ao comércio, à indústria ou ao consumo direto deverão ter anuência da ANVISA.

O gráfico abaixo apresenta a quantidade de dias que uma carga sujeita a anuência da ANVISA aguarda nos quatro recintos alfandegados para deferimento a partir da data do protocolo da Licença de Importação não Automática, Pós Embarque.

GRÁFICO 1 - PRAZO MÉDIO PARA DEFERIMENTO DAS LICENÇAS DE IMPORTAÇÃO PÓS DA ANVISA



Fonte: Elaborado pelo autor (2017)

Podemos notar que no porto de Santos o prazo médio para deferimento das licenças em janeiro de 2017 foi de 32 dias e em Congonhas em outubro de 2016 de 40 dias.

A média do tempo de liberação dos quatro recintos alfandegados no intervalo de um ano está entre 13 e 27 dias, com isso, nota-se que os prazos de análise não estão dentro de uma normalidade comparados com as estatísticas internacionais, causando riscos para o importador.

Quando é contratado um frete aéreo significa que o importador precisa do produto com urgência, porém se a mercadoria estiver sujeita a licença de importação da Anvisa pode-se aguardar mais de 30 dias para desembaraçar a carga conforme o

histórico apresentado, com isso demonstra que no Brasil não há agilidade nas operações aduaneiras.

Durante o prazo de análise para deferimento da licença de importação ocorrem flutuações cambiais e a taxa de câmbio impacta no valor para recolhimento dos impostos no ato do registro da Declaração de Importação, isso significa que há outro risco na operação, o risco monetário, no qual Cavusgil confirma.

Após o deferimento da licença de importação, o despachante registra a Declaração de Importação e aguarda desembaraço, se o canal de parametrização for verde, significa liberação automática, se canal amarelo o fiscal da Receita Federal realizará o exame documental da carga, se canal vermelho o fiscal realizará conferência documental e física da carga, o que demorará mais algum tempo para o desembaraço da carga e posteriormente a retirada da mesma no terminal alfandegado.

As regulamentações e padrões técnicos bloqueiam a entrada dos produtos no território nacional, dessa maneira reduz o volume da quantidade de bens importados e atrasa os processos sob análise do órgão anuente, consequentemente isso elevará os custos da cadeia de suprimentos e será repassado para o consumidor final.

Os procedimentos administrativos e burocráticos atrasam a nacionalização do produto e prejudicam as atividades da empresa, como a programação da linha de produção e estudos para investimentos de novos produtos.

Os impactos e riscos gerados com relação à demora da nacionalização das mercadorias com anuência ANVISA Pós:

- Elevados custos de armazenagem;
- Para cargas marítimas, possíveis custos com Demurrage² (sobreestadia do contêiner). O prazo médio de *free time* (tempo livre para devolução do container após a descarga no navio) é geralmente de 15 dias fornecidos pelos armadores, como em alguns recintos alfandegados o prazo somente do deferimento da LI é de 30 dias haverá o custo de demurrage, caso não seja realizado a desova no terminal alfandegado e devolvido o container antes do vencimento do *free time*;
- Falta de produto nas fábricas devido à morosidade da nacionalização do produto;

² Demurrage ou sobreestadia é a multa diária devida pelo importador pelo vencimento do prazo concedido para devolução de contêiner ao armador. (COIMBRA, 2015, p.15)

- Atraso na entrega do produto acabado para os clientes finais, possíveis penalidades, como multas;
- Insatisfação dos importadores devido à morosidade no processo.

Com relação aos prazos da ANVISA, de acordo com a PORTARIA Nº 23, de 14 de julho de 2011 é estabelecido prazo máximo de 60 dias para deferimento das licenças, podendo ultrapassar em razões excepcionais:

Efetivação de Licenças de Importação (LI)

Art. 22. O licenciamento automático será efetivado no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, contados a partir da data de registro no SISCOMEX, caso os pedidos de licença tiverem sido apresentados de forma adequada e completa.

Art. 23. No licenciamento não automático, os pedidos terão tramitação de, no máximo, 60 (sessenta) dias contados a partir da data de registro no SISCOMEX.

Parágrafo único. O prazo de 60 (sessenta) dias, estipulado neste artigo, poderá ser ultrapassado, quando impossível o seu cumprimento por razões que escapem ao controle do órgão anuente do Governo Brasileiro.

As regulamentações defasadas atrasam as atividades de investimento das empresas e não são coerentes para um cenário competitivo. Conforme define o autor CAVUSGIL a intervenção governamental e as barreiras ao comércio fazem parte do risco país e devem ser monitorados pelos importadores com o objetivo de minimizar os custos para o negócio e para os consumidores.

De acordo com CAVUSGIL (2010, p. 453) o risco cambial causado pelas oscilações da taxa de câmbio pode ser desfavorável para a operação, é necessário: “gerenciar as operações em múltiplas moedas e a exposição ao risco criado pelas flutuações cambiais”.

Quando uma carga demora para ser nacionalizada devido a morosidade do deferimento da licença de importação pode ocorrer um salto cambial, desvalorização do real, aumentando o valor para recolhimento dos impostos no ato do registro da Declaração de Importação causando impacto direto no fluxo de caixa da empresa.

O risco comercial pode ser avaliado como uma estratégia mal implementada, caso o exportador não atenda todos os requisitos técnicos do país importador, principalmente os da licença de importação e o produto poderá ficar retido no recinto alfandegado causando diversos custos, como armazenagem e até mesmo o retorno da mercadoria para o exterior.

Por fim, o risco intercultural contempla diversas culturas no mundo e os países exportadores devem atender os padrões técnicos e burocráticos do país

comprador, assim a importação será liberada normalmente e diminuirá os danos à saúde da população.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O livre comércio tem inúmeros pontos positivos, como: aumento da oferta de produtos, o desenvolvimento tecnológico pela exposição das indústrias, a redução dos preços dos produtos devido à competitividade, as economias de escala, o consumidor mais satisfeito, entre outras. Como também pode causar sérios danos para a economia, como a falência de alguns setores, por isso o governo aplica medidas protecionistas, que devem seguir as normativas da OMC, no qual o Brasil é país membro.

A política brasileira para importação é bastante burocrática, o MDIC reconhece e um dos passos para desburocratizar é o Portal Único que está em processo de implantação, um sistema integrado por diversos operadores de comércio exterior.

O mundo passou por várias transformações e o Brasil demonstra um atraso à luz dos dados analisados, na infraestrutura logística, nos portos e aeroportos e precisamos ser mais ágeis na liberação aduaneira. Uma carga parada por mais de 30 dias no porto ou aeroporto significa altos custos de armazenagem e isso infelizmente é repassado para o consumidor, além da altíssima carga tributária.

A participação das empresas brasileiras no comércio exterior é pequena comparada com o número de CNPJ's que temos ativos, uma das principais explicações para esse fato é a burocracia e os elevados custos no processo de importação que são desconhecidos pelos empresários.

Ações estratégicas devem ser incorporadas nas empresas, pois importar exige conhecimento dos parceiros comerciais e efetivação de contratos com prestadores de serviços. O executivo internacional precisa compreender o cenário político, legal, econômico, cultural e tecnológico para que as tomadas de decisões sejam mais assertivas.

Contudo, para um negócio ser viável é preciso planejar, analisar o retorno projetado sobre o investimento que pretende operar, fazer contratos visando proteção legal e constituir alianças com parceiros qualificados.

O artigo busca contribuir para futuras pesquisas e motivação para mais estudos relacionados à área de importação. Hoje identificamos muitos conteúdos relacionados à internacionalização das empresas, com o foco na exportação, que é o propósito do governo, mas não podemos esquecer que a abertura comercial deve ocorrer em ambos os lados, importação e exportação.

O regime aduaneiro especial de drawback, por exemplo, é um incentivo para a exportação que depende do insumo importado para agregar valor ao produto final, com isso a operação de importação deverá ser ágil e sem custos extras, pois se houver, será repassado para o cliente no exterior, o que tornará o produto brasileiro menos competitivo no cenário internacional.

O comércio exterior é um sistema complexo e com muitas oportunidades de melhoria e para futuras pesquisas sugiro identificar os motivos da demora nos trâmites de desembaraço aduaneiro na importação e avaliação do tempo de deferimento das licenças de importação do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), que é responsável pela fiscalização e controle do trânsito internacional de produtos e insumos agropecuários de origem animal e vegetal.

REFERÊNCIAS

Cavusgil, S.Tamer; Knight, Gary; Riesenberger, John R. **Negócios Internacionais: estratégia, gestão e novas realidades**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.

Ultamar da Silva, José (org.). **Gestão das relações econômicas internacionais e comércio exterior**. São Paulo: Cengage Learning, 2008.

Sauvant, Karl, et al. **Internacionalização de empresas brasileiras**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007

Vazquez, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

Borges de Castro, Marcos; Diniz, Godofredo Franco; Cezar, Frederico Gonçalves; Granados, Brenda Parada. **Agenda Legislativa da Indústria 2016**. Confederação Nacional da Indústria, Brasília, 2016.

Thorstensen, Vera; Ferraz, Lucas; Muller, Carolina; Nogueira, Thiago; Cabral; Rodolfo; Gutierrez, Leopoldo. **Uma nova agenda para a política de comércio exterior do Brasil**. Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial, Junho, 2015.

Ruiz, Ana Urraca ; Souza , Karla de; Torracca, Julia; Thuler, Leonardo. Estudo preparado para a Fiesp e para o IEDI. **A estrutura recente de Proteção nominal e efetiva no Brasil**. Grupo de Indústria e Competitividade. Universidade Federal do Rio de Janeiro, abril, 2015.

Bonelli, Regis; Veiga, Pedro da Motta; Brito, Adriana Fernandes de. **As políticas industrial e de comércio exterior no Brasil: rumos e indefinições**. IPEA: Rio de Janeiro, 1997.

Competitividade das Exportações: Caminhos e Soluções. Painei 2: **Burocracia e Fatores Institucionais**. Confederação Nacional da Indústria, 2017. Disponível em: <http://gvcelog.fgv.br/sites/gvcelog.fgv.br/files/u26/apresentacao_constanza.pdf> Acesso em: 28 de abril de 2017.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Portaria SECEX nº23, de julho de 2011**. Disponível em: <<http://portal.siscomex.gov.br/legislacao/biblioteca-de-arquivos/secex/portaria-no-23-de-14-de-julho-de-2011>> Acesso em: 25 de Abril de 2017.

Neto, Abrão Miguel Árabe. **Perspectivas do Comércio Exterior Brasileiro**. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2017. Disponível em: <http://www.aeb.org.br/noticias/downloads/2041_201703-%20Expectativas%202017%20-%20Apresenta%C3%A7%C3%A3o%20AEB.pdf> Acesso em: 28 de Abril de 2017.

Passos, Elaine Santana; Ricci, Juliano Meira; Fernandes, Larissa Silva; Cordeiro, Marla de Fatima Neres. **Acordo de Facilitação de Comércio: Organização Mundial do Comércio (OMC), Conferência Ministerial da OMC Bali 2013**. Receita Federal Brasileira. Disponível em: < file:///C:/Users/Usuario/Downloads/AcordodeFacilitaoOMCnovo%20(2).pdf> Acesso em 27 de abril de 2016.

Trindade, Trindade; Bared, Cristel Rodrigues; Silva, Patricia Luz da. **Imposto de importação e sua função extrafiscal**. Revista de Direito Público, Londrina, v. 3, n. 2, p. 128-141, Maio/Agosto. 2008.

Demanda Anvisa. Sindicato dos despachantes aduaneiros de São Paulo. Disponível em: <<http://www.sindaspcg.org.br/index.php/demanda-anvisa/porto-de-santos/>> Acesso em: 25 de Abril de 2017.

Deresky, Helen. **Administração global: estratégica e interpessoal**. Porto Alegre: Bookman, 2004.

Abertura comercial é agenda prioritária para o governo, diz Marcos Pereira. MDIC. Disponível em: < <http://www.mdic.gov.br/index.php/noticias/2536-abertura-comercial-e-agenda-prioritaria-para-o-governo-diz-marcos-pereira> > Acesso em: 03 de junho de 2017.

Orgãos Participantes. Portal Siscomex. Disponível em: <<http://portal.siscomex.gov.br/orgaos> > Acesso em: 03 de junho de 2017.

Banco Mundial. **Trade Logistics in the Global Economy**, 2014.

FERRAZ, Lucas. **O Impacto da Facilitação de Comércio sobre a Economia Brasileira e a Indústria de Transformação**. Centro do Comércio Global e Investimento da FGV, 2014.

Relatório sobre índice de competitividade mundial. Fundação Dom Cabral e IMD, 2014. Disponível em: < https://www.fdc.org.br/blogespacodialogo/Documents/indice_competitividade_mundial2014.pdf > Acesso em: 15 de junho de 2017.

Regularização de Produtos - Importação. ANVISA. Disponível em: < <http://portal.anvisa.gov.br/registros-e-autorizacoes/produtos/importacao/informacoes-gerais> > Acesso em: 18 de junho de 2017.

Anuência do MAPA. Invest & Export Brasil. Disponível em: <<http://www.investexportbrasil.gov.br/anuencia-do-mapa>>. Acesso em: 20 de Junho de 2017.

DIREM/SUPPO/Gerência de Tarifas e Estatísticas (GETAE). **Mensário Estatístico do Porto de Santos – abril/2017**. Disponível em:

< http://189.50.187.200/docpublico/estmen_cpt/2017/estmen-2017-04.pdf> Acesso em: 20 de Junho de 2017.